Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część V. — Wydana i rozesłana dnia 6 marca 1875.

10.

Dokument koncesyi z dnia 3 listopada 1874,

na kolej żelazną parową z Leobersdorfu do St. Polteau z odnogami.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgierski, król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Wiktor hr. Wimpffen w spółce z Adolfem Horstem, Leopoldem Hutterstrasserem, Aleksandrem Curtim i Augustem Köstlinem podał prośbę o koncesyą na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznych z Leobersdorfu do St. Pöltenu z odnogą do Schrambachu, a gdyby tak wypadło do Freilandu, z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu, przeto zważywszy pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 16 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 64) nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznych parowych:

a) z Leobersdorfu na Altenmarkt-Hainfeld do St. Pöltenu z odnogą z Scheibmühlu do Schrambachu, a gdyby tak wypadło do Freilandu;
b) z Leobersdorfu do Gutensteinu;
c) z Pöchlarnu do Gamingu.

Na żądanie rządu odnoga z Scheibmühlu do Schrambachu zostanie przedłużona do Freilandu pod warunkami w niniejszym dokumencie koncesyi dla tej odnogi przepisanemi.

Nadto koncesyonaryusze są obowiązani na żądanie rządu i pod warunkami, które tenże w swoim czasie przepisze, wybudować następujące koleje żelazne parowe i ruch na nich otworzyć:

1. Odnogę bezpośrednio łączącą z Leobersdorfu do Ebenfurtu, ale nie pierwej, aż póki nie będzie ukończona budowa projektowanej kolei żelaznej z Raaby do granicy dolno austryackiej pod Ebenfurtem.

2. Odnogę z St. Pöltenu do Traismaueru.

3. Odnogę z Traismaueru do Mauternu.

Namienione pod *b)* i *c)* linie kolei z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu zostaną wybudowane i urządzone jako koleje drugorzędne, tak, aby na nich chyżość największa pociągów wynosiła tylko dwanaście kilometrów na godzinę.

Taki przepis będzie w danym razie zastosowany także do odnóg z St. Pöltenu do Traismaueru i z Traismaueru do Mauternu wzmiankowanych pod 2 i 3.

Podobnież odnoga z Scheibmühlu do Schrambachu a gdyby tak wypadło, do Freilandu, wzmiankowana pod *a)*, będzie dopóty uważana za drugorzędną co się tyczy jej urządzenia i eksploatacyi dopóki rząd, który w każdym czasie może to uczynić, nie zaleci uzupełnienia budowy i zaprowadzenia ruchu z większą chyżością ze względu na przedłużenie w przyszłości powyższej odnogi.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei w §. 1 wzmiankowanych powinny być wykonane podług planów szczegółowych, które ministerstwo handlu zatwierdzi i z zastosowaniem się do warunków budowy, które przepisze, tudzież zgodnie z kontraktami budowy i dostawy, które ministerstwu handlu mają być do zatwierdzenia przedstawione.

Tak do wypracowania planów szczegółowych jak i do kontraktów budowy i dostawy służyć mają za podstawę przepisy, które ministerstwo handlu zamieści w zbiorze warunków, jakoteż zasady budowy i urządzenia, które zatwierdzi a w których układaniu i stosowaniu będzie się miało wzgląd na jak największe zniżenie kosztów budowy, w szczególności zaś co się tyczy budowy linij z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu, na których chyżość największa pociągów nie ma wynosić więcej nad dwanaście kilometrów na godzinę, mają być dozwolone wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości będą możliwe.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześnie a tyczące się tego i wszystkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonać jak najściślej.

Podobnież winni koncesyonaryusze uczynić podczas budowy wszystko, czego by jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Rząd zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w projektach budowy jeżeli takowe stosownie do wyniku rewizyi szlaku i oględzin przez komisyą administracyjną, w myśl §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne, okażą się potrzebnemi

tak dla dobra publicznego obrotu i zabezpieczenia trwałości kolei, jak i dla dopełnienia przepisów prawnych.

Gdyby podczas budowania kolei okazało się, że ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch jest potrzebną lub pożądaną zmiana szlaku kolei lub planów szczegółowych, nie tycząca się wszakże kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i która stosunków poziomu i kierunku szlaku zatwierdzonego pogorszać nie może, do uczynienia takiej zmiany potrzeba pozwolenia rządowego.

Rząd będzie miał prawo polecić koncesyonaryuszom lub ich następcom prawnym aby rozszerzyli robotę ziemną pod drugi tor na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu i na odnodze do Schrambachu lub Freilandu, jakoteż, aby go położyli w tych częściach kolei, gdzie to uzna za potrzebne, jak tylko roczny dochód ryczałtowy z jednej mili w dwóch po sobie następujących latach, przewyższy sumę 160.000 zł. srebrem.

W przedmiocie spólnego używania dworców lub jakichkolwiek części kolei istniejących lub koncesyonowanych w miejscach gdzie takowe stykają się z kolejami w §. 1 namienionemi, jakoteż w przedmiocie urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym i przemiennym, obowiązani są koncesyonaryusze zawrzeć umowę z interesowanemi zarządami kolei i takową przedstawić rządowi do zatwierdzenia.

Gdyby nie przyszła do skutku umowa względem spólnego używania dworca innej kolei, koncesyonaryusze mają wprawdzie prawo wystawić własny dworzec, lecz są także obowiązani połączyć swój tor z obcą koleją i zaprowadzić spólną służbę dworcową przynajmniej dla obrotu pasażerskiego.

Pod względem warunków takiego połączenia torów i spólnej służby dworcowej dla obrotu pasażerskiego poddadzą się koncesyonaryusze orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby w tej mierze nie mogli ugodzić się z koleją przytykającą.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby się nie porozumiano, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i połączenia kolei prowadzących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusze są jednak obowiązani pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, ktore przedsiębiorstwa przemysłowe, mające siedziby nad koncesyonowanemi liniami kolei, zechcą zbudować dla dowozu swoich płodów, zostały do kolei doprowadzone i z odpowiedniemi dworcami połączone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani rozpocząć budowę kolei z Leobersdorfu do St. Pöltenu w przeciągu dwóch miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego a ukończyć linią tę z odnogą do Schrambachu a gdyby tak wypadło do Freilandu w przeciągu lat trzech, linie zaś z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu w przeciągu lat czterech od tego samego terminu i gotowe koleje oddać na użytek publiczny, tudzież przez cały czas, na który koncesya jest nadana, utrzymywać ruch bez przerwy.

Dopełnienie tego zobowiązania i wszystkich innych koncesyą objętych, mają koncesyonaryusze zabezpieczyć na żądanie rządu złożeniem kaucyi w sumie 50.000 złotych wal. austr.

§. 4. Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież same prawo będzie koncesyonaryuszom nadane do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, których potrzebę uzna rząd ze względu na dobro powszechne.

Koncesyonaryusze obowiązani są przyspieszyć, o ile to od nich zależy, hipoteczne odpisanie parceli nabytych pod budowę kolei, jakoteż wykonanie środków, które na mocy ustawy z dnia 19 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 70) są potrzebne do zabezpieczenia w księgach dla kolei żelaznych stosunków prawnych w związku z tem zostających, i dołożyć starania, ażeby przed sprostowaniem hipotecznem stanowczy pomiar gruntów i zamknięcie rachunków z jak największym pospiechem były ukończone.

§. 5. Pod względem budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń [mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852)], tudzież do ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

Co się tyczy atoli ruchu na kolejach drugorzędnych z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu tudzież na odnodze z Scheibmühlu do Schrambachu a gdyby tak wypadło, do Freilandu, na których chyżość największa ma wynosić dwanaście kilometrów na godzinę, pominięte zostaną w myśl upoważnienia nadanego artykułem VI ustawy z dnia 16 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 64) przepisane w regulaminie ruchu kolei środki ostrożności, o tyle, o ile ministerstwo handlu uzna to za możliwe ze względu na zmniejszenie chyżości największej i będą pod tym względem stosowane osobne przepisy ruchu, które wyda ministerstwo handlu.

§. 6. Co się tyczy służby pocztowej stosowane będą na kolejach koncesyonowanych następujące przepisy:

1. Koncesyonaryusze przewozić powinni pocztę i służbę pocztową bezpłatnie podług przepisu §. 68 regulaminu ruchu na kolejach żelaznych.

Zarząd pocztowy ma prawo używać do przewozu poczty wszystkich pociągów programem ruchu objętych, służących do przewozu podróżnych.

Jeżeli jednak zostaną zaprowadzone pociągi pospieszne i kuryerskie, takowe będą uwolnione od przewozu posyłek wozowych. Programy ruchu pociągów przeznaczonych do przewożenia poczty zatwierdzone być powinny przez ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu najmniej na dwa tygodnie przedtem zawiadamiać należy.

2. Koncesyonaryusze obowiązani są sprawić i utrzymywać swoim kosztem na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu wagony do przewozu poczty zwyczajnej i ruchomej, takowych stronę zewnętrzną czyścić i one smarować.

Na żądanie zakładu pocztowego koncesyonaryusze powinni przydać bezpłatnie do każdego pociągu jadącego po linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu

z wyjątkiem pospiesznych i kuryerskich, jeden wagon czterokołowy, podług wymagania zakładu pocztowego urządzony, a gdyby się okazała potrzeba, jeden wagon o ośmiu lub dwa o czterech kołach i takowe przewozić.

Jeżeli zakład pocztowy uzna za potrzebne, aby do pociągu idącego po linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu przydano oprócz wzmiazkowanego powyżej wagonu o ośmiu kołach lub dwóch wagonów o czterech kołach, jeszcze więcej wagonów do przewiezienia poczty, lub, aby to uczyniono na której innej koncesyonowanej linii, zakład pocztowy zapłaci koncesyonaryuszom po jednemu złotemu od każdego przydanego wagonu czterokołowego i mili przebytej z posyłkami pocztowemi.

We wszystkich pociągach, któremi po liniach z Leobersdorfu do Gutensteinu, z Pöchlarnu do Gamingu i z Scheibmühlu do Freilandu przewożeni będą podróżni, jakoteż w tych pociągach na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu, w których zakład pocztowy nie żąda osobnego wagonu a więc osobliwie w pospiesznych i kuryerskich, jeżeli zostaną zaprowadzone, będzie wyznaczona bezpłatnie część wagonu odpowiednio urządzona, zupełnie zamknięta i najmniej jeden przedział mająca, do przewożenia posyłek pocztowych.

Jeżeliby w przedziale tym nie mogły się pomieścić większe pakiety listowe albo torby z listami, zarząd kolei wyznaczy do tego celu inne bezpieczne miejsce w pociągu.

Koncesyonaryusze obowiązani są oświetlać zwyczajnie wagony do służby pocztowej użyte tak samo, jak osobowe; koszta nadzwyczajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalania będzie ponosił zakład pocztowy.

3. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek, którymkolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzędnicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy będą wysłani dla doglądania lub wyuczenia się czynności pocztowych na kolei żelaznej, a którzy to ostatni powinni wykazać się zaświadczeniami przełożonej dyrekcyi pocztowej, będą przewożeni bezpłatnie.

Jeżeli zarząd pocztowy będzie wysyłał którymkolwiek pociągiem pakiety listowe nie przydając swoich ludzi do dozoru, ma prawo poruczyć zarządowi kolejowemu przez spółkę ustanowionemu, ażeby użył swoich ludzi do przewiezienia tej poczty listowej.

4. Dla służby pocztowej po stacyach na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu oddany będzie bezpłatnie stosowny pokój i izba na rzeczy w budynku kolei żelaznej, co się zaś tyczy zaspokojenia jakich innych potrzeb, zawarta będzie osobna umowa, w której oznaczone zostanie wynagrodzenie płacić się mające jako czynsz za wyznaczenie większego lokalu.

Wewnętrzne urządzenie, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokalów jest rzeczą zarządu pocztowego.

5. W tych dworcach lini z Leobersdorfu do St. Pöltenu, w których nie będą ustanowione urzędy pocztowe, jakoteż w dworcach na liniach z Leobersdorfu do Guttensteinu, z Pöchlarnu do Gamingu i z Scheibmühlu do Schram-

bachu, koncesyonaryusze obowiązani są wyznaczyć na żądanie zarządu pocztowego swoich ludzi uzdolnionych do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać, póki nie będą oddane zakładowi pocztowemu a to za wynagrodzeniem, które wyznaczy zarząd pocztowy.

Gdzieby zdaniem zarządu pocztowego służba pocztowa tego wymagała, powinni koncesyonaryusze wyznaczyć swoich ludzi do pomagania w ładowaniu i wyładowaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiednieim.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone pomiędzy dyrekcyą lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi urzędnikami lub korespondecye tych ostatnich pomiędzy sobą, mogą być przewożone na liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się urządzić i utrzymywać własnym kosztem podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładu telegrafów rządowych, linie telegraficzne potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyj swoich i prywatnych.

Rząd może przymocować druty telegrafu rządowego do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle służącym na potrzeby kolei, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowe w doglądaniu i utrzymywaniu takich linij rządowych. Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zarządem telegrafów rządowych.

§. 8. Wysokość cen przewozu podróżnych i ładunków poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych od osoby:

W	I klasie	36	cnt.	wal.	austr.
„	II „	27	„	„	„
„	III „	18	„	„	„

Dla pociągów pospiesznych, jeżeli później będą zaprowadzone na liniach z Leobersdorfu do St. Pöltenu a które składać się muszą przynajmniej z wagonów I i II klasy, ceny te mogą być podwyższone o 20 od sta, pod warunkiem, że chyżość tych pociągów nie będzie mniejsza niż średnia chyżość pociągów pospiesznych innych kolei austryackich.

Taryfa maksymalna dla towarów jadących ze zwykłą chyżością od cetnara cłowego i mili:

I klasa . . .	2	cnt.	wal.	austr.
II „ . . .	2·5	„	„	„
III „ . . .	3	„	„	„

Wyjątkowo opłaca się od towarów poniżej wymienionych jeżeli wagony będą całkowicie napełnione lub jeżeli oddaje się najmniej 100 cetnarów cłowych, następujące ceny od cetnara cłowego i mili:

A. Zboże, ziemniaki, ziarna strączkowe, wyroby młynarskie, sól i żelazo fryszowane	B. Drzewo opałowe i cięte, drzewo do budowy i wyrobów nie dłuższe od jednego wagonu	C. Węgiel mineralny, koks, torf prasowany, rudy, żelazo surowe, cegły, kamień do budowy i wapienny, żwir, piasek i nawozy
C e n t ó w		
1·5	1·2	1·0

Opłata na ekspedycyą będzie wynosiła od wszelkich towarów dwa centy od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie tudzież asekuracya powszechna. Jeżeli strona sama towar ładuje i wyładuje, natenczas za ekspedycyę pobierać się będzie tylko 1·5 centa od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen przewozu innych towarów, ustanowienia składowego i innych przepisów ruchu, tak postąpić należy, aby też ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe ani uciążliwsze niż na kolei południowej.

Za tę części kolei, gdzie spadek wynosi 1 : 60 i więcej, można liczyć i pobierać od ładunku tyle, ile przypada za odległość $1^1/_2$ razy większą.

Koncesyonaryusze obowiązani są zastosować się do rozporządzeń ministerstwa handlu tyczących się należytości pobocznych, nomenklatury i klasyfikacyi towarów, jakoteż wszystkich warunków przewozu i w ogóle zaokrągleń, które będą zaprowadzone w skutek przemiany taryf stósownie do systemu miar i wag jaki naówczas będzie prawem przepisany.

Uregulowanie cen przewozu podróżnych i ładunków w granicach powyżej oznaczonych zostawia się koncesyonaryuszom.

W tej mierze zabrania się jednak wszelkiej stronności. Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu będą ceny przewozu pod pewnemi warunkami zniżone lub jakie inne ulżenie będzie mu uczynione, takiego samego zniżenia lub ulżenia dostąpić musi każdy odsyłający lub przedsiębiorca przewozu, który zgodzi się na te same warunki.

Wszelkie taryfy szczegółowe podane być powinny do powszechnej wiadomości.

Po upływie pięciu lat ruchu rząd ma prawo zniżyć odpowiednio powyższe taryfy po zniesieniu się z koncesyonaryuszami lub ich następcami prawnymi a w szczególności zniżyć ceny przewozu artykułów powyżej wymienionych wypełniających wagony całkowicie lub oddawanych w ilości najmniej 100 centnarów cłowych.

Zresztą ceny przewozu podróżnych i ładunków mogą być w każdym czasie uregulowane drogą prawodawczą a koncesyonaryusze będą obowiązani poddać się takiemu uregulowaniu.

§. 9. Ceny przewozu podróżnych i ładunków mogą być wymierzone w monecie krajowej srebrnej, ale należytość powinna być przyjmowana także w walucie krajowej z dodatkiem odpowiednim wartości obiegowej.

Ceny taryfowej będą zamieniane na walutę krajową sposobem przepisanym przez ministerstwo handlu.

§. 10. Transporty wojskowe muszą być przewożone po cenach zniżonych a to stosownie do umowy tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, między ministerstwem wojny państwa a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda na dniu 18 czerwca 1868 zawartej, której postanowienia będą tworzyły nieodłączną część składową dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi kolejami austryackiemi lub większą częścią tychże umówione zostały pod względem transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe będą zaprowadzone także na kolejach koncesyonowanych.

Postanowienia te będą stosowane także do Obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu lecz także gdy jadą o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej ces. król. sądów cywilnych wiedeńskich, do ces. król. żandarmów, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych po wojskowemu.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, wygadzania sobie nawzajem swoim parkiem w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy względem wygadzania sobie służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co do linii z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu tudzież odnogi z Scheibmühlu do Schrambachu lub gdyby tak wypadło, do Freilandu, zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tych kolejach drugorzędnych a w skutek tego zbudowanych, urządzonych i eksploatowanych z dozwolonemi ułatwieniami.

Pod względem nadawania posad wysłużonym podoficerom armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, poddają się koncesyonaryusze przepisom zawartym w §. 38-ym ustawy wojskowej z dnia 5 grudnia 1868 (Dz. u. p. Nr. 151) i w ustawie z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów jadą koleją żelazną i wykażą się poleceniem tej władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie równie jak ich pakunki podróżne.

§. 12. Osoby wydalane przymusowo i więźniowie jakoteż ich dozorcy a ci ostatni także wtedy, gdy wracają, będą przewożeni za połowę należytości pociągu osobowego III klasy.

Transporta te muszą być umieszczane w osobnych przedziałach, umówić się więc należy z własnemi władzami w których dniach i któremi pociągami mają być przewożone.

§. 13. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem rząd ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże aż do połowy cen najwyższych.

§. 14. Nadaje się koncesyonaryuszom prawo zawiązania spółki akcyjnej tudzież w celu zebrania potrzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię a które będą sprzedawane i urzędownie notowane na giełdach austryackich.

Suma zebrana zapomocą obligacyj z prawem pierwszeństwa nie ma wynosić więcej nad trzy piąte części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane na walutę zagraniczną, kwota ma być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa powinny być umorzone pierwej niż akcye.

Gdy się spółka zawiąże, takowa wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki podlegają zatwierdzeniu ze strony rządu.

§. 15. Koncesyonaryusze mają prawo zakładać ajencye w kraju i zagranicą tudzież urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 16. Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonywane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez rząd ustanowiony mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za ustanowiony tak nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, koncesyonaryusze obowiązani są ze względu na połączony z nim ciężar płacić do skarbu państwa wynagrodzenie ryczałtowe roczne, które wyznaczy rząd.

§. 17. Koncesyą nadaje się z obroną przeciwko zakładaniu nowych kolei w myśl §-fu 9-go lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia otwarcia ruchu na liniach w §. 1 *a)*; *b)* i *c)* wzmiankowanych i takowa po upływie tego czasu traci moc swoję.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi gdy określone w §. 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i dokończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §-fu 11-go lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne niebezpieczeństwami politycznemi lub finansowemi.

§. 18. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia tych kolei żelaznych w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia otwarcia ruchu na wszystkich kolejach koncesyonowanych zamierzając wynagrodzić koncesyonaryusza gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed odkupem, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat, najniepomyślniejszych i będzie policzony średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty tak obliczony nie wynosił najmniej $5^2/_{10}$ od sta w srebrze nominalnego kapitału zakładowego przez rząd zatwierdzonego, ta kwota minimalna będzie uważana za dochód czysty, mający służyć za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

Dochód czysty, podług tych zasad oznaczony i dwadzieścia razy wzięty, stanowi cenę odkupu.

Suma nominalnego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu ze strony rządu a w nią wchodzą:

a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;

b) koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej koncesyonowanej kolei), jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wzmiankowanych w ustępie *a)* trzeba będzie pokryć koniecznie w skutek budowy kolei koncesyonowanych i otwarcia ruchu;

c) pięćprocentowe odsetki od kapitałów płaconych podczas budowania aż do otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei w miarę postępu budowy i urządzenia ruchu, po strąceniu dochodów czystych z części kolei pierwej na użytek oddanych i odsetków od pieniędzy wniesionych a nie zaraz użytych, atoli tylko o tyle, o ile odsetki takie rzeczywiście były płacone;

d) koszta zebrania kapitału a względnie kwota dozwolonej przez rząd średniej straty na kursie w skutek zbierania kapitału w gotówce zapomocą puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu zostały jeszcze nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone, koszta ztąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie nowych projektowanych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

§. 19. Koncesyonaryusze są nadto obowiązani odprzedać którąkolwiek z kolei w §-ie 1-ym pod *a)*, *b)*, *c)* wymienionych po ich wybudowaniu innemu przedsiębiorstwu kolejowemu, gdyby rząd uznał to za potrzebne lub stosowne i tego zażądał.

Umówienie się o rodzaj i wysokość wynagrodzenia będzie rzeczą stron.

Gdyby jednak umowa taka nie przyszła do skutku, ma być zapłacony jako wynagrodzenie kapitał w gotówce, oznaczony podług zasad ustanowionych §. 18, a tyczących się odkupu kolei przez rząd.

Tylko w tym przypadku jeżeliby koleje które mają być odkupione nie były jeszcze eksploatowane przez lat siedm lecz dopiero pięć, za podstawę do wymierzenia ceny odkupu będzie wzięty średni czysty dochód trzech lat najpomyślniejszych, a jeżeliby kolej nie była jeszcze w ruchu lat pięć, czysty dochód najpomyślniejszego roku.

Gdyby zażądano odstąpienia przed upływem pierwszego roku ruchu, natenczas, jak w ogóle we wszystkich przypadkach, cena odkupu nie może być mniejszą od sumy minimalnej którą podług §. 18 musiałby zapłacić rząd, gdyby kolej odkupował.

§. 20. Czyni się następujące ulżenia w opłatach skarbowych co do kolei w §. 1 koncesyi pod *a)* *b)* *c)* wymienionych:

a) uwalnia się od podatku dochodowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku któryby w przyszłości mocą ustaw został zaprowadzony a to na czas budowania i jeszcze lat dwadzieścia licząc od dnia otwarcia ruchu na odnośnych liniach;

b) uwalnia się od stępli i opłat, którym ulegają umowy, podania i wszelkie dokumenty, tyczące się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;

c) uwalnia się od stępli i opłat całą pierwszą emisyą akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa z kwitami tymczasowemi jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów.

§. 21. Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów strażniczych ze wszystkiemi urządzeniami należącemi do machin stałych i ze wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu wchodzi państwo za opłatą ceny kupna w §. 18 oznaczoną, bez innego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami powyżej wzmiankowanemi a do nich należącemi.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję utraci jak i w razie odkupienia kolei zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto: piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których upoważnił ich rząd z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają należeć do składu kolei żelaznej.

§. 22. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia ponawiało się ze strony koncesyonaryuszów naruszanie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, rząd będzie miał prawo zapobiegać temu środkami ustawom odpowiadającemi a według okoliczności unieważnić koncesyą przed upływem czasu na której została nadana.

§. 23. Ostrzegając surowo, aby nikt nic czynił nic przeciwnego postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszowi prawo uciekania się do Naszych

sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia 3 miesiąca listopada w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym czwartym, Naszego panowania dwudziestym szóstym.

Franciszek Józef r. w.

L. S.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

11.

Umowa z dnia 31 styycznia 1875,

tycząca się udzielania zaliczek rządowych na budowę kolei żelaznej z Leobersdorfu do St. Pöltenu z odnogami.

I.

Panom koncesyonaryuszom kolei żelaznej parowej, która na mocy ustawy z dnia 16 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 64) i dokumentu koncesyi najwyżej zatwierdzonego ma być wybudowana, a mianowicie:

a) z Leobersdorfu na Altenmarkt, Hainfeld i Wilhelmsburg do St. Pöltenu z odnogą z Scheibmühlu do Schrambachu a gdyby tak wypadło, do Freilandu;

b) z Leobersdorfu do Gutensteinu; i

c) z Pöchlarnu do Gamingu, zobowiązuje się rząd dawać na niezwłoczne rozpoczęcie i wybudowanie rzeczonych kolei w terminie, który w artykule III umowy niniejszej jest wyrażony, nieoprocentowane zaliczki na budowę, mające wynosić ogółem dwa miliony pięćset tysięcy złotych (2,500.000 zł.) wal. austr. banknotami a na pokrycie tej wierzytelności przyjąć jako zapłatę w pełnej wartości imiennej akcye spółki, mającej się utworzyć na mocy najwyższego dokumentu koncesyi.

Gdy zaliczka rządowa w sumie 2·5 milionów złotych przeznaczona jest nietylko na linią z Leobersdorfu do St. Pöltenu i odnogę z Scheibmühlu do Schrambachu lub gdyby tak wypadło, do Freilandu, lecz także na linie z Pöchlarnu do Gamingu i z Leobersdorfu do Gutensteinu, a z drugiej strony mieć należy wzgląd na to, że dwie ostatnie linie będą może budowane później aniżeli linia z St. Pöltenu do Leobersdorfu, przeto część zaliczki, przypadająca na linie z Pöchlarnu do Gamingu i z Leobersdorfu do Gutensteinu ma być na ten przypadek zatrzymana i użyta dopiero wtedy gdy tego będzie potrzeba.

Na pokrycie otrzymanych zaliczek akcye mają być złożone natychmiast jak tylko będą w obieg puszczone, najpóźniej zaś w terminie, od którego rozpocznie się ruch na jednej z linij powyżej rzeczonych.

Od dnia 1 stycznia tego roku, który nastąpi po otwarciu ruchu na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu, będzie pobierana dywidenda od takiej części tych akcyj, jaka odpowiada sumie gotówki zaliczonej podczas budowy tej ostatniej linii a w żadnym razie od więcej niż połowy wszystkich akcyj przez rząd objętych w sumie imiennej 1,250.000 złotych, od reszty tychże akcyj zacznie rząd pobierać dywidendę od dnia 1 stycznia tego roku, który nastąpi po otwarciu ruchu na obu liniach z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu.

II.

Zaliczki w gotówce, które rząd ma dawać na mocy artykułu I umowy niniejszej, będą asygnowane przez ces. król. ministerstwo skarbu i wypłacane w ces. król. kasie krajowej głównej w Wiedniu, co miesiąc z dołu, zawsze za czynności w poprzednim miesiącu dokonane, do rąk reprezentanta panów koncesyonaryuszów lub spółki, który się należycie, wylegitymuje za niestęplowanemi potwierdzeniami odbioru, w miarę dokonanych przez panów koncesyonaryuszów lub utworzyć się mającą spółkę akcyjną, robót i dostawy materyałów, na podstawie wykazu czynności, który ma być przedstawiony ces. król. ministerstwu handlu pomiędzy 1 a 10 każdego miesiąca a powinien być należycie uzasadniony i przez rządową zwierzchność nadzorczą nad budową zatwierdzony.

III.

Spółka zaś zobowiązuje się:

a) udowodnić że zbyła resztę kapitału akcyjnego stósownie do przepisu artykułu I ustawy z dnia 16 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 64) po kursie, który nie może być mniejszy niż 95 od sta sumy imiennej w akcyach, tudzież, gdyby wbrew oczekiwaniu część jakowa subskrypcyj na akcye w sumie 1,700.000 złotych, przez panów koncesyonaryuszów udowodnionych, niedała się później zrealizować, postarać się o zbycie owej części kapitału akcyjnego po kursie powyższym w taki sposób, ażeby za każde 100 złotych wartości imiennej pozostałych akcyj istotna suma 95 zł. była użyta na rzecz przedsiębiorstwa, co zwierzchności nadzorczej rządowej ma być należycie udowodnione. Koncesyonaryusze przyjmą jednak na siebie to zobowiązanie tylko w takim razie, jeżeli rząd zatwierdzi przedstawione przez nich projekta kontraktów z przedsiębiorcami budowy, dostawcami, właścicielami gruntów, interesowanymi itd. w skutek czego kontrakty te zostaną zawarte. albo, jeżeli wynik ponownej licytacyi, która odbyć się ma pod wpływem władz rządowych, zapewni rozebranie przynajmniej takiej samej ilości akcyj, jaka była zapewniona powyższemi projektami kontraktów. Na wypadek gdyby to nie nastąpiło, koncesyonaryusze zastrzegają sobie przewidziane w artykule VII umowy niniejszej prawo odstąpienia od umowy pod warunkami w tymże artykule określonemi. Dopiero po wyczerpaniu wszystkich funduszów zebranych przez zbycie akcyj, gromadzone będą dalsze kapitały na budowę kolei za szczególnem od rządu upoważnienieniem, przez wypuszczenie w obieg obligacyj z prawem pierwszeństwa, których suma imienna nie może przewyższać trzech piątych części całego imiennego kapitału zakładowego, a kurs emisyjny takowych ulega zatwierdzeniu rządu;

b) sporządzić projekta szczegółowe, jakoteż poczynić wszystkie inne przygotowania z takim pospiechem, iżby najpóźniej w przeciągu dwóch miesięcy

od dnia, w którym jednocześnie z rzeczonem najwyższem postanowieniem koncesya będzie udzielona, budowa najprzód na linii z Leobersdorfu do St. Pöltenu rozpoczęta być mogła, i ażeby kolej ta z odnogą z Scheibmühlu do Schrambachu, lub gdyby tak wypadło, do Freilandu, została ukończona i oddana na użytek publiczny w przeciągu lat trzech, linie zaś z Leobersdorfu do Gutensteinu i z Pöchlarnu do Gamingu w przeciągu lat czterech od dnia udzielenia koncesyi;

c) roboty budownicze i wszelkie dostawy powierzać w duchu ustawy z dnia 16 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 64) drogą licytacyi pisemnej, przedstawić ministerstwu handlu do zatwierdzenia wynik tejże, jakoteż projekta wszystkich kontraktów z przedsiębiorcami budowy i dostawy, tudzież należące do nich zbiory warunków i inne załączki i postarać się, aby te roboty budownicze w przeciągu ośmiu a najwięcej czternastu dni po zatwierdzeniu rzeczywiście były rozpoczęte;

d) postarać się i wszelkiego starania dołożyć, ażeby, o ile to od panów koncesyonaryuszów zależy, spółka akcyjna, która ma powstać w myśl najwyższego dokumentu koncesyi, utworzyła się w porozumieniu z Rządem najpóźniej w przeciągu sześciu miesięcy.

W statutach tej spółki umieścić należy wyraźne postanowienie, że Rządowi służy w każdym czasie prawo mianowania dwóch członków rady zawiadowczej oprócz posiadanego na mocy statutów przez tenże Rząd lub jego reprezentantów prawa głosowania na walnych zgromadzeniach akcyonaryuszów przyszłej spółki akcyjnej w stósunku do posiadanych rzeczywiście akcyj;

e) postarać się a następnie umieścić w projekcie powstać mającej spółki akcyjnej postanowienie, że wszelkie sumy, oszczędzone jakimkolwiek sposobem podczas budowania kolei i gromadzenia kapitału, będą obrócone na przedsiębiorstwo i że w tym celu suma preliminowana na wydatki nieprzywidziane będzie odkładana do funduszu zasobnego.

IV.

Z tytułu zaliczek na budowę, w myśl artykułu I udzielonych, będzie Rządowi służyło pierwsze i wyłączne prawo zastawu na wszystkich budowlach linii kolei z Leobersdorfu do St. Pöltenu z odnogą do Schrambachu a gdyby tak wypadło, do Freilandu, z Pöchlarnu do Gamingu i z Leobersdorfu do Gutensteinu, jakoteż na wszystkich materyałach do budowy nagromadzonych, z pierwszeństwem przed wszystkiemi wierzytelnościami z jakiegokolwiek innego tytułu pochodzącemi a to póki spółka nie udowodni, że zebrała fundusze potrzebne do wybudowania tych kolei.

V.

Celem zabezpieczenia szczególnych interesów rządowych z umowy niniejszej wynikających, panowie koncesyonaryusze nadają Rządowi prawo czuwania podczas budowy i po otwarciu ruchu zapomocą ustanowionych do tego urzędników i w sposób jaki Rząd uzna za stósowny, ażeby fundusze na budowę i urządzenie kolei żelaznych, w artykule I wymienionych, były użyte rzeczywiście i w sposób celowi odpowiedni.

Koszta tego szczególnego nadzoru nad budową zwrócą panowie koncesyonaryusze a względnie spółka powstać mająca, w sumie, którą oznaczy ces. król.

ministerstwo handlu a która nie może przewyższać kwoty 60.000 zł. (sześćdziesiąt tysięcy) policzonej na ten cel w kapitale rzeczywistym 10½ milionów.

Rząd zastrzega sobie nadto prawo potwierdzania na posadach służbowych osób, które panowie koncesyonaryusze ustanowią do nadzorowania budowy, obliczania, likwidacyi i asygnowania wykazów roboty, jakoteż potwierdzania instrukcyi i kontraktów służbowych, tudzież przepisów porządkowo karnych, tyczących się tychże osób.

VI.

Aż dopóki zaliczki na budowę nie będą zwrócone akcyami powstać mającej spółki, komisarz rządowy przy zawiązać się mającej spółce ustanowiony, będzie miał prawo zawieszać nie tylko takie uchwały rady zawiadowczej, któreby się sprzeciwiały najwyższej koncesyi, zatwierdzonym statutom spółki, jakoteż powszechnym przepisom ustawowym i rozporządzeniom władzy, lecz i takie postanowienia zarządu spółki, któreby się zdawały szkodzić szczególnym interesom spółki z umowy niniejszej wynikającym; atoli w przypadku takim winien odwołać się zaraz do decyzyi ces. król. ministerstwa handlu, która będzie wydana niezwłocznie i ma być dla spółki obowiązującą.

VII.

Jeżeliby panowie koncesyonaryusze lub ich następcy prawni nie dopełnili ściśle wziętych na siebie zobowiązań a mianowicie, gdyby terminów, w artykule III ustanowionych — o ile to zależy od panów koncesyonaryuszów lub spółki zawiązać się mającej — nie dotrzymano, Rząd będzie wolnym od swoich zobowiązań i umowa stanie się o tyle nie ważną.

W przypadku takim panowie koncesyonaryusze będą obowiązani zwrócić niezwłocznie Rządowi wszelką z otrzymanych zaliczek rządowych pozostałą jeszcze gotowiznę, jakoteż oddać zapłacone już pieniędzmi rządowemi materyały, roboty, nabyte grunta itd.

Bez naruszenia tego zobowiązania panowie koncesyonaryusze zastrzegają sobie także prawo odstąpienia od postanowień w umowie niniejszej zawartych, gdyby w skutek wstrząśnień politycznych lub finansowych spółka akcyjna nie mogła się zawiązać w przeciągu sześciu miesięcy od dnia udzielenia koncesyi.

VIII.

Umowę niniejszą spisuje się w jednym niestęplowanym egzemplarzu, który zostanie w rękach Rządu. — Panom koncesyonaryuszom wydany będzie odpis tejże urzędownie uwierzytelniony.

Wiedeń, dnia 31 stycznia 1875.

W imieniu Rządu:

Pretis r. w. **Banhans** r. w.

(L. S.)

Koncesyonaryusze:

Wimpffen r. w.

Hutterstrasser r. w.

Z upoważnienia:

za Aleksandra A. **Curti**:

Const. A. **Curti** r. w.

Adolf **Horst** r. w.

Köstlin r. w.